

Neumünster

DIENSTAG, 4. AUGUST 2020

VORMITTAG  19°

NACHMITTAG  21°

MORGEN  24°

HOC SEITE 7

Jetzt ist die Drehscheibe dran

Sanierung am historischen Lokschuppen erreicht neue Phase / Gleisbauarbeiten dauern mehrere Wochen

Von Rolf Ziehm

NEUMÜNSTER „Alles, was los ist, muss runter“, sagt Raimund Gemser. Der Arbeiter des Neumünsteraner Beton-sanierers ABV Bau Ullrich bearbeitet mit einem Bohrhämmer den Stahlbetonring an der Drehscheibe des historischen Lokschuppens.

An der Brückenstraße haben die „Vorarbeiten zur Sanierung der Drehscheibe begonnen“, erläutert Dr. Thomas Kittel, der mit seiner Stiftung maßgeblich hinter der Wiederherstellung des Industriedenkmals steht.

Die Gleise auf der Drehscheibe wurden von der Firma SHG Gleis- und Tiefbau-gesellschaft aus Uelzen ange-hoben und die alten Schwel-

„Wir erneuern in den kommenden Wochen insgesamt zirka 500 Holzschwellen.“

Marc Dörsing
SHG Gleisbau

len auf dem Betonring ent-fernt. Die alte Holzbalken-auflage war völlig verwittert. „Nach 100 Jahren ist das auch kein Wunder“, sagt Jaroslav Kamrowski (ABV).

Parallel sind die Gleisbauer von SHG dabei, die Gleisgrube neben der Lokleitung zu sanieren. „Wir erneuern in den kommenden Wochen insgesamt zirka 500 Holzschwellen“, erklärt Marc Dörsing. Das sei aber erst möglich, wenn die Betonbauer an der Drehscheibe fertig seien und der Beton ausge-



Pierre Züge schneidet mit der „Schienenflex“ durch ein Gleis. Den Funkenflug soll die aufgestellte Platte ein wenig bremsen. FOTOS: ZIEHM



Raimund Gemser beseitigt am Betonring der Drehscheibe mit dem Bohrhämmer loses Material.



Baggerfahrer Axel Maaß und Wolfgang Züge tauschen die alten Holz- gegen neuere Betonschwellen aus.

härtet, so Dörsing: „So lange bleiben die Gleise aufge-bockt.“

Sein Kollege Axel Maaß koffert derweil mit dem Schwellenfachgreifer die Schotterfächer zwischen den Schwellen aus. Das macht er vom Zwei-Wege-Bagger aus, der sowohl auf den Gleisen als auch auf der Straße fahren kann. Die neuen Schwellen,

in diesem Fall sind es ge-brauchte Betonschwellen, werden dann eingezogen. „Danach wird geschottert und gestopft“, sagt Maaß.

Schwellen aus druckim-prägniertem Holz würden in der heutigen Zeit schon noch verwendet, das aber an Brü-cken oder Weichen vor-nehmlich aus Lärmschutz-gründen, so Maaß. Noch lei-

ser und laufruhiger seien Schwellen aus Kunststoff.

Die Gleisbauarbeiten werden mehrere Wochen dauern. In der kommenden Woche rückt die Stahlbau-firma Schröder an, um den Brücken-träger der Drehscheibe aus seiner Lagerung heraus-zuheben. Er wird dann etwa einen Meter über Grund auf-gebockt. Danach beginnt die

Sanierung des Trägers, die sich wohl bis Ende Oktober hinziehen wird.

„Parallel bauen wir in Eigenleistung den mechani-schen Antrieb und die elek-trische Steuerung wieder auf. Wir hoffen, vor dem Winter fertig zu werden“, sagt Tho-mas Kittel. Die Kosten schätzt er auf mindestens 500.000 Euro.